



Türkiye'nin En Çok Okunan Motosiklet Dergisi

a2teker®

Yıl : 1 Sayı : DJT 3 15 TL

D I G I T A L

TENERE 700

Triumph Moto2 Tasarımı
Daytona 765'i Açıkladı



VISION DC
ROADSTER



*azteker.com



KUBA'DA
Motosiklet Kültürü

HJC RPHA 70 ST



BÜYÜKSOYLU
OTOMOTİV

Bizi Takip Edin

**En yeni ve Fırsat araçlarımızdan
haberdar olun!**



/buyuksoyluotomotiv



/buyuksoyluoto



QR Kod ile Git!



editör
Zafer Fatih Özsoy

ŞEYTAN İCADI

Türkiye'nin ilk motosiklet temalı sinema filmi “Şeytan İcadi” hakkında sizlere biraz bilgi vermek istiyorum.

Öncelikle bu filmin bütün oyuncularını ve kamera arkası ekibi, gönüllü motosiklet tutkunlarının bir araya gelmesi ile oluşuyor.

Başrolde oynayan Emir Öbge, sinema televizyon mezunu olup filmde mecburiyetten motosiklete başlayan bir adamın hikayesini canlandıracak. Kendi hayatında da aktif bir motosikletçi olan Emir, Honda Transalp kullanıyor. Birçok dizi ve reklamda rol alıyor.

Filmde Emir'e eşlik eden Nazlı Yağmur Demirçal ise hukuk fakültesi öğrencisidir. Filmde rol alan tüm oyuncular gönüllü olarak yer alırken, rol alması planlanan ünlüler ise ekip tarafından sürpriz olarak gizli tutuluyor.

İlk kez uzun metraj bir motosiklet filmi olarak seyircilerle buluşacak eserin lansmanının Motobike İstanbul 2020 fuarında yapılması planlanıyor. Her gün seminer salonunda gösterildikten sonra sinemalarda ve ardından dijital platformlarda yer alması planlanıyor. Yapımını Zafer Fatih Özsoy, RS Media ve TNTR Media'nın üstlendiği filmin yönetmenliğini Reha Salgın, senaryosunu Zafer Fatih Özsoy, kurgu ve montajını ise Onur Tanatar üstlenirken ses kayıta Batuhan Sezgin yer alıyor.

Şubat ayına kadar merakla bekleyeceğimiz filmin çekimleri Balıkesir Motosiklet Festivali'nde başlayacak.

Oyuncu olarak motosiklet kullanıcılarına kapılarını açan ekibin başarılı olacağının işaretleri ise sosyal medya paylaşımlarından anlaşılıyor. Motosiklet camiası için artı değerler katacak bu film Türkiye'de bir ilk ama son olmayacak gibi duruyor.

Ekip, motosiklet kullanıcılarının yanı sıra motosiklet kullanmak isteyen ve bu deneyimi merak eden insanların da ilgisini çekeceğine kesin gözüyle bakıyor.

KÜNYE / IMPRINT

İmtiyaz Sahibi / Publisher
Ahmet BOZKURT

Yazı İşleri Müdürü / Chief Editor
Cüneyt VARUP

Projeler Direktörü / Projects Director
Eren ÖZATA

Editör/ Editor
Zafer Fatih ÖZSOY
zaferpro@gmail.com

Katkıda Bulunanlar / Contributors

Alpaslan APAK
Ali Erhan YILDIRIM
Armağan AKKAYA
Birkan ERTÖRER
Devrim ALKAYA
Dilek Filiz CANDAR
Gülten PAK
Özgür CANDAR
Sertaç SUSTAM

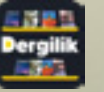
İletişim Bilgileri / Contact Us

Örnek Mh. Ercüment Batanay
Sk. Dumankaya İkon Sitesi No:14
A3/144 Ataşehir/İstanbul
bilgi@a2teker.com

Yayın Türü / Type of Publication

A2 TEKER Dergisi tüm Türkiye'de dağıtılmaktadır. Basın kanununa göre yerel süreli yayındır. T.C. yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır.

A2TEKER Dergisinde yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Dergide yayımlanan yazıların yasal sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğraflar kaynak gösterilse dahi kullanılamaz.

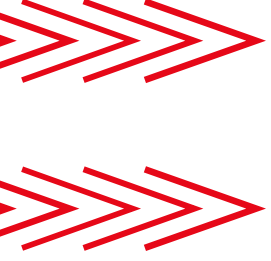


www.a2teker.com



EDİTÖRDEN

içindekiler / contents



6-10



13-15



24-25

İNCELEME
/ REVIEW

HJC RPHA 70 ST

24-25

MAKALE
/ ARTICLE

KAYBETTİKLERİMİZ
ANISINA

28-31

İlk Bakış-İlk Sürüş

TENERE 700

33-40

MAKALE
/ ARTICLE

Tek Marka Yarışları

41-42

Triumph Moto2 Tasarımı
Daytona 765'i Açıkladı

43-43

JetPack Aviation, Speeder
Ön Satıştaki Uçan Motosiklet

44-45

İki Teker Sevdalıları
Isparta Eğirdir'de Toplandı

46-47

BMW ELEKTRİKLİ KOPSEPT MODELİ
MOTORRAD VISION DC ROADSTER

48-49

ISILDAR

EURO4

EFES
ÜÇ TEKER

%100
ELEKTRİKLİ

**3 Tekerli ile
Daha Güvenli ve Daha Konforlu
Sürüş Deneyimi**



isildarmotor

www.apachi.com.tr



isildarapachi



“Antalya’dan Tüm Türkiye’ye Yayılan Motorcu Güvenlik Projesi”

Hayatıma Kastım Yok, Kaskım Var

Antalya Valiliği himayesinde motosiklet kazalarında ölüm ve yaralanmaların önüne geçmek amacıyla sürücülerin kasksız trafiğe çıkmaması için “Hayatıma Kastım Yok, Kaskım Var” kampanyası başlatıldı. Kampanyanın tanıtım toplantısı İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Vali Münir Karaloğlu ve Emniyet Genel Müdürü Celal Uzunkaya’nın katılımıyla gerçekleşti.

Rixos Downtown Hotel’deki toplantıya, Antalya Milletvekili Mustafa Köse, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Muhittin Böcek, İl Emniyet Müdürü Mehmet Murat Ulucan, Jandarma Komutanı Tuğgeneral Tekin Aktemur, Türkiye Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar, birçok kamu kurumu ve sivil toplum örgütü temsilcileri ile motosiklet sürücüler katıldı.

Önemli Projeler Hayata Geçirildi

“Ölümlle Tokalaşma”

Tanıtım toplantısında konuşan Vali Karaloğlu, “Ülkemizdeki huzur ve güvenin temini için şehirlerimizde, köylerimizde, kırsalımızda çok büyük bir mücadele yürütülüyor. Çok şükür bugün huzurlu bir ülkemiz, huzurlu ve güvenli bir şehrimiz var. Son iki üç yıl içerisinde en az güvenlik ve huzur kadar trafik güvenliği, trafikteki ölümlü kazaların azaltılması noktasında Sayın İçişleri Bakanımızın liderliğinde Türkiye genelinde çok önemli projeler yürütüldü. Bu yolda hep birlikteyiz. Çocuklarımıza kırmızı düdük verdik. Öncelik yayanın, öncelik yaşamın dedik ve toplumda trafik kazalarını, trafik kazalarındaki can kaybını ve yaralanmaları azaltmak noktasında Türkiye’de gerçekten önemli farkındalıklar yarattık.” dedi.

Antalya’da trafik güvenliği için önemli çalışmaların yapıldığına dikkat çeken Vali Karaloğlu, “Geçen sene Antalya’mız da il genelinde “Ölümlle Tokalaşma” dedik. Araçlarımızdaki kemer alarm sistemini susturmak için bir liraya satılan ve araçların kemer güvenlik sistemini susturup daha sonra yaşamları susturan sahte tokaları araçlarımızdan ve hayatımızdan çıkartmak noktasında önemli bir kampanya yaptık. Şehirde kampanyamızın paydaşlarının desteği, sosyal medya mecralarında Türkiye’den ve dünyadan çok büyük destekle gerçekten hedefine ulaşan bir kampanya oldu. Oradan cesaret alarak Antalya’mızda “Hayatıma Kastım Yok, Kaskım Var” projesine ihtiyaç duyduk ve bugün hayata geçiriyoruz.” ifadelerini kullandı.

İstanbul'dan Sonra Antalya İkinci Sırada

Konuşmasını Türkiye'de İstanbul'dan sonra en fazla tescilli motosikletin Antalya'da olduğunu vurgulayarak sürdüren Vali Karaloğlu, "Son beş buçuk yıla baktığımızda çok sayıda insanımızın motosiklet kazalarında hayatlarını kaybettiğini veya yaralandığını gördük. Buna mutlaka bir çözüm üretmeliydik. Aslında kask takmak mecburi. Bizimde trafik denetimlerinde bunları denetleme mecburiyetimiz var. Ama her şeye rağmen, aynı motorun üstünde birden çok insanın hiç kask olmadan seyahat ettiğini görebiliyoruz. Yaşamın bu kadar ucuz olmaması lazım. Mutlaka buna toplumsal bir tepki, toplumsal bir farkındalık oluşturmamız lazım düşüncesiyle, bu proje yola çıktı." ifadeleriyle konuşmasına devam etti.



Sadece Trafikte Bir Denetim Projesi Değil

"Hayatıma Kastım Yok Kaskım Var" kampanyasının sadece trafikte bir denetim projesi değil paydaşlarının da bulunduğu önemli bir proje olduğuna dikkat çeken Vali Karaloğlu, "Öncelikle insanlara bunu kendileri için yaptığımızın bir farkındalık olarak anlatmak istiyoruz. Nüfus müdürlüklerimiz bundan sonra ehliyet verirken motosikletlinin koltuğunun altında kaskını görmeden ehliyetini vermeyecek. Noterler Birliği ile de işbirliği yaptık. Noterlerde devir esnasında mutlaka bilgilendirici broşürlerimiz olacak. Motorcularımızı bilinçlendirecekler. Kask olmadan devir işlemini gerçekleştirmeyecekler. Yine esnafımızın kaliteli kask satması noktasında Esnaf Odaları Birliğimizin, Ticaret ve Sanayi Odalarımızın çok önemli desteği olacak. Esnafımızı bilgilendirecekler ve kaskları kontrol edecekler. Yine Gazeteciler Cemiyetimizin kampanyamızın halka indirilmesi, yaygınlaştırılması noktasında bir önceki projemizde olduğu gibi bize çok büyük destekleri olacak. Tabi ki halkımızın da desteğini bekliyoruz. Türkiye'den ve dünyadan sosyal medya aracılığı ile bu projeye herkesin desteğini beklediğimizi ifade edeyim." dedi.

Antalya'nın Huzur Ve Güveni İçin Çok Önemli

Antalya'nın bir turizm şehri olduğunu da aktaran Vali Münir Karaloğlu, "Bu şehirde en önemli unsurumuz huzur ve güvenlik! Antalya 2017'de turist sayısını %54 arttırdı. 2018'de %30, 2019'da ise şuana kadar %17 daha arttırdı. Bunun en önemli faktörü Antalya'nın ve ülkemizin çok önemli bir huzur, güven şehri ve ülkesi olmasından kaynaklanıyor. Bundan dolayı da Sayın Bakanımıza çok teşekkür ediyoruz. Trafik güvenliğini de en az şehir güvenliği kadar önemsiyoruz. Trafik kazalarının Antalya'da azaltılması yerli ve yabancı yılda 20 milyon insanın ziyaret ettiği, seyahat ettiği bu şehirde trafik düzeninin ve güvenliğinin çok önemli olduğunun herkes tarafından bilinmesini de arzu ediyoruz. Bu projelerin bir amacı da bu. Projemize destek veren tüm kuruluşlarımıza teşekkür ediyorum." şeklinde ifadeler kullandı.

Küresel Can Kaybı Yüzde 17 Arttı

İçişleri Bakanı Süleyman Soylu ise kampanyaların toplumsal iletişimde çok etkin ve önemli bir dil olduğuna inandığını belirterek, Dünya Sağlık Örgütü raporuna göre trafik kazalarından kaynaklanan küresel can kaybının, 2000-2016 yılları arasında yüzde 17 arttığını ve yıllık bir milyon 350 bine ulaştığını söyledi.

Trafikte Her Gün 3 Bin 700 Kişi Ölüyor

Dünyada her gün ortalama 3 bin 700 kişinin, trafikte hayatını kaybettiğini belirten Soylu, "Bu büyük bir rakam. Trafik kazaları, dünyada yaşanan genel ölümlerde sekizinci sırada. 5- 29 yaş aralığındaki ölüm sebepleri içinde ise birinci sırada. Şunu hepimiz biliyoruz ki, ülke olarak bu fotoğrafta uzun yıllar çok da arzu edilen bir noktada olamadık. Çok kayıplar verdik, çok acılar yaşadık. Bir trafik kazasında yakınlarının bir bölümünü farklı hastaneler, morglardan toplayan bir kardeşiniz olarak söylüyorum." diye konuştu.

Cumhurbaşkanlığı'nın Doğrudan Talimatları

Özellikle 15 Temmuz'dan sonra, Türkiye'nin bütün iç güvenlik meselelerinin bir bütün olarak ele alındığını söyleyen Soylu, "Bilhassa Sayın Cumhurbaşkanımızın konuya ilgileri ve doğrudan talimatlarıyla, trafik güvenliği meselesine de yeniden ciddi ve stratejik bir yaklaşımla eğildik. Belki son dönemde ülkemizin yoğun gündemi içerisinde pek dikkat çekmemiş olabilir ama bu çalışmalardan rakamlara yansıyan çok olumlu neticelere ulaştık ve bana göre hepsinden önemlisi trafik güvenliğinde olumlu bir trend yakaladık." dedi.

Ölümlü Kaza Sayısı Yüzde 31 Azaldı

2016 yılında dünyada 100 bin kişi başına trafik kazalarında hayatını kaybeden kişi sayısı ortalamasının 18, 28 AB ülkesinde ise 5 olduğuna dikkat çeken Soylu, “Ülkemizde ise 2018 verilerine göre 8,1’dir. 2017’de 7 bin 427 kişi hayatını kaybetti, 2018’de 6 bin 675’e düştü. 2018 - 2019 yıllarının ilk altı aylık dönemleri karşılaştırıldığında Türkiye’de trafik kazalarındaki can kayıpları yüzde 35, ölümlü kaza sayısı yüzde 31 azalmıştır. Eğer AB ülkelerinde ortalama 5 ise bizim ilk hedefimiz 4’tür. Önümüzdeki yıl AB rakamları düzeyine inmeliyiz.” dedi.



Bayramda Günlük Ölüm Ortalaması 10'A Düştü

Neredeyse bir trafik güvenliği sınavı haline gelen bayram trafiğinde geçen yıllarda günlük ortalama can kaybı 20 iken, bu Ramazan Bayramı'nda 10'a düştüğünü söyleyen Soylu, “Elbette ki, cümlenin bir yerinde can kaybı ifadesi varsa, o cümledeki her rakam bizim için fazladır. Ancak hepimiz biliyoruz ki böyle konularda olumlu değişimler maalesef bir anda elde edilemiyor. Ancak rakamlar gösteriyor ki doğru yoldayız, doğru adımlar atıyoruz ve bu noktada kamuoyu ile tüm vatandaşlarımızla doğru bir ritim tutturmuş durumdayız. Tabi bu trend rastgele tedbirlerle elde edilmiş değildir. Mesele-ye özel bir önem verdik ve trafik güvenliğinin bütün bileşenlerini aynı anda ele aldık.” diye konuştu.



Jandarma Motosikletli Trafik Timi Kurduk

2016’da 21 bin 925 olan trafik polisi sayısını 24 bin 270’e çıkarttıklarını, yıl sonu itibariyle de 26 bine ulaştırmayı planladıklarını anlatan Soylu, “Keza jandarmamızda da 2016’ya kıyasla trafik tim personeli sayımızı yaklaşık yüzde 81 oranında artırdık. Ayrıca 100 motosiklet alarak ilk defa jandarma motosikletli trafik timi kurduk. Bunun yanı sıra yüz yüze denetimi, algılanan yakalanma riski duygusunu artırmaya dönük faaliyetlerimizi, trafik ekiplerimizin görünürlüğünü, denetim sayılarımızı artırdık. Ocak-Haziran dönemleri karşılaştırıldığında 2018-2019 arasında trafikte kontrol ettiğimiz araç sayısı yüzde 31,5 artmıştır ve bu da yukarıda bahsettiğim can kaybı azalmalarını sağlamıştır. Çok net bir gerçek var, denetim sayısı artıkça, trafikte yaşadığımız kazalar ve can kayıpları azalıyor” dedi.

Trafikte iki ana aksın söz konusu olduğunu vurgulayan Soylu, şöyle konuştu: “Birincisi trafik kazasının oluşumunu engelleyen tedbirler, ikincisi de oluşan trafik kazasında can kaybını önlemeye veya azaltmaya dönük tedbirler. Biraz önce bahsettiğim kısım, daha çok kazanın oluşmasını engellemeye dönük faaliyetlerimizdi. Bugün buradaki kampanyanın konusu, daha ziyade ikinci kısım ile ilgilidir. Yani kaza anındaki can kayıplarıyla ilgili. Dünyada trafikte yaşanan ölümlerin yüzde 54’ünü savunmasız yol kullanıcıları olarak adlandırılan, 2 veya 3 tekerlekli motorlu araç kullanıcıları, yalar ve bisikletliler oluşturmaktadır. Hayatını kaybeden savunmasız yol kullanıcılarının yüzde 52’sini de 2-3 tekerlekli motorlu araç kullanıcıları oluşturuyor.”



Motosiklet Kazalarında Ölüm Ortalaması 12,8

2016 yılında motosiklet gibi araçlarla yapılan trafik kazalarında, 1 milyon kişi başına ölümlerin AB üyesi ülkelerde ortalama 7 kişi, ABD’de ise 16,3 kişi olduğunu belirten Soylu, “Bu rakam 2018’de Türkiye’de 12,8 kişidir. Savunmasız yol kullanıcıları içinde yayalara dönük olarak geçtiğimiz ekim ayında devrim niteliğinde bir adım atarak Türkiye’de yaya öncelikli trafik anlayışına geçtik. Yasanın çıkış tarihi olan ekim ayı öncesi sekiz ayda toplam 2 bin 56 olan ölümlü trafik kaza sayısı, yasa sonrası sekiz ayda yüzde 42 azalışla bin 189’a düştü. Bir tanesi bile önemlidir. Doğrudan yaya ölümlerine baktığımızda 1 Ocak-30 Haziran döneminde yayaların karıştığı trafik kazaları, geçen yıla göre yüzde 6 oranında azaldı ve bu kazalarda kaza anında hayatını kaybeden insan sayısı ise 244’ten 156’ya geriledi” diye konuştu.

Motosiklet İnsan Ruh Sağlığı Açısından Faydalıdır

Trafik güvenliğinin tüm bileşenlerini ele aldıklarına işaret eden Soylu, şöyle konuştu: “Emniyet kemeri konusunda nasıl bir farkındalık oluşturmak için çalışıyorsak, yaya öncelikli trafik konusunda nasıl bir farkındalık oluşturmaya çalışıyorsak, alkollü araç kullanımı, direksiyon başında cep telefonu kullanımı, aşırı hız gibi ölümcül sürücü kusurları konusunda nasıl bir farkındalık oluşturmaya çalışıyorsak, kask kullanımı konusunda da böyle bir farkındalık oluşturmaya kararlıyız. Motosiklet kullanmak çok güzel bir şeydir. Faydalı da bir şeydir. Çevre, ekonomi, insanların ruh sağlığı açısından faydalıdır. Bir araştırmada motosiklet kullanımının stres hormonlarını yüzde 28 azalttığı, 20 dakikalık bir motosiklet kullanımının kalp atış hızını yüzde 11, adrenalin seviyesini yüzde 27 artırdığı ve duyuşsal odaklanmayı geliştirdiği anlaşılmıştır ve ülkemizde motosiklet kullanımı giderek artmaktadır.”



Ölümlü Kazalar Daha Çok Şehir İçinde

Kask ve diğer koruyucu ekipman kullanımının da yaygınlaştırılmasının zorunlu olduğunu belirten Soylu, “2018’de motosiklet kazalarında hayatını kaybedenlere baktığımızda yüzde 70’inin kaskının takılı olmadığını görüyoruz. Kaskı takılı olmadan hayatını kaybedenler ağırlıklı olarak şehir içinde gerçekleşen kazalara karışanlar. Kısa mesafe olduğu düşünülerek kask takılmıyor ve esasen düşük süratlerde kaza yapılmasına rağmen, kask takılı olmadığı için can kayıpları yaşanıyor. Motosiklet kazalarının daha çok çarpışma sonucu meydana geldiği ve kaza geçiren insanların vücutlarında en çok kafalarından yaralandığı biliniyor. Kask kullanmanın tüm kafa yaralanmalarını yüzde 60 ile 75 arasında, ölümcül kafa yaralanmalarını ise yüzde 29 oranında azalttığı görülmüştür.” diye konuştu.

Bu İşaret Fişeği Antalya’da Yakıldı

Dolayısıyla bu iki tekerlekli heyecan yaşıyorsa, kask takılması gerektiğini ifade eden Soylu, İçişleri Bakanlığı olarak trafik güvenliği konusunda teyakkuz halinde olduklarını açıkladı. Soylu, Antalya Valiliği’nin başlattığı “Hayatıma Kastım Yok, Kaskım Var” kampanyasının bir işaret fişeği olduğunu ve bu işaret fişeginin Antalya’dan yakıldığını söyledi.

Protokol konuşmalarının ardından Vali Münir Karaloğlu, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Emniyet Genel Müdürü Celal Uzunkaya ve projenin ortaklarına motosiklet kaskı ve montu hediye etti. Daha sonra ise heyet, motorcular ile motosikletleri başında hatıra fotoğrafı çekti. Motorize polis ekiplerinin de olduğu 100 motosiklet farkındalık oluşturmak için Konyaaltı Caddesi üzerinden Valiliğe kadar konvoy yaptı.





YAMAHA MT-07, 50 BİN TESTİNDEN TAM NOTLA GEÇTİ

MT-07, Almanya'da yayınlanan ve Avrupa'nın en çok okunan motosiklet dergilerinden Motorrad'ın 50 bin testinden geçti! Bakım aralıklarına, toplam bakım maliyetlerine, motosikletin yürür aksamından motor parçalarına kadar tüm noktaları detaylı incelenen MT-07 tam not aldı.

Motorrad'ın geleneksel hale getirdiği 50 bin testinde bu yıl MT-07 tam check-up'a girdi. İşte MT-07'nin check-up raporundan başlıklar;

MT-07'nin koşulsuz şartsız güvenilir bir model olduğunu gösteren test, iki silindirin sorunsuz çalıştığını, şasi rijitliğinin ve manevra kabiliyetinin üst düzey olduğunu ortaya koydu.

Yaşı ve deneyim seviyesi ne olursa olsun kadın, erkek tüm motosiklet sahiplerinin tutkuyla bağlandığı MT-07'nin sahip olduğu 75 beygirin şehir için yeterli olduğu sonucu çıktı.

50 bin testi ardından, uzun yol sürüşlerinde çok uzun kilometreler sürülmediği takdirde daha fazla beygir gücüne ihtiyaç duyulmayacağı ortaya çıktı.

Yamaha ürün gamında MT-07 için üretilen aksesuarların fazlasıyla yeterli olduğu ve sürüş konforunu arttırdığına karar verildi.

Satın alma maliyetinin rakipleriyle karşılaştırıldığında çok daha düşük olduğunu, yakıt tüketimi ve bakım maliyetleri açısından ise daha uygun maliyetli olduğu sonucuna vardı.

Tüm Zamanların En Çok Satan Yamaha Modeli

Sıvı soğutmalı motoru, hafif şasisi ve olgun gövde tasarımıyla MT-07, hassas performansı, uygun fiyatı ve yakıt verimliliğini bir araya getirerek hem yeni hem de deneyimli sürücüler için ideal bir seçenek.

Japonya'nın karanlık tarafını yansıtan ve tüm zamanların en çok satan motosikletlerinden biri haline gelen MT-07, 689 cc sıralı 2 silindirli "çapraz düzlem felsefeli" motoru ile heyecan verici ivmelenme için güçlü ve doğrusal tork üretecek şekilde tasarlandı. Cesur gövde ve daha keskin hava girişleri, güçlü MT ailesinin görünümünü güçlendiriyor.

Yamaha, MT-07 modelinin görünümünü geliştirmek ve daha iyi kalite hissi sunmak için yepyeni bir gövde oluşturdu. Yeni MT-07'nin daha olgun gövde tasarımı, önceki modelin temel karakterini koruyarak motosiklete daha görkemli bir çehre kazandıran kalın ön far gibi MT-09'dan ilham alan yeni öğelerle birleştirildi.

Daha İyi Sürüş Pozisyonu

MT-07 yepyeni bir sele tasarımıyla donatıldı. Bu yeni tasarım, cüssesi nasıl olursa olsun tüm sürücüler için daha iyi sürüş pozisyonu sağlıyor. Yakıt deposunun arka kısmının yan taraflarına uzanan yeni selenin ön bölümü, sürücünün daha rahat etmesine olanak veriyor.

MT-07'nin hem ön hem arkada 130 mm hareket serbestliğine sahip süspansiyon sistemi rahat, aşamalı ve öngörülebilir performans sunan tasarımıyla çok çeşitli sürüş koşulları için ideal. İyileştirilmiş ayarlarla donatılan ön amortisörler motosiklete sportif bir karakter kazandırırken arka süspansiyon, sürücülerin motosikletlerini kendi sürüş tarzları ve kullandıklarına uygun şekilde ayarlamalarını sağlayan yeni tepki sönümleme ayarlayıcısıyla donatıldı.

MT-07'nin önemli özelliklerinden biri, güçlü ve doğrusal tork üreterek sürüşü birçok koşulda keyifli hale getiren CP2 çapraz motoru. 2 silindirli motorun 270 derece krankı, MT-07'ye güçlü bir itiş kuvveti kazandırarak bu orta ağırlıktaki modeli diğerlerinden ayırıyor.





SERENGETI
EYEWEAR



KASKIN İÇİNDE KULLANILABİLEN GÖZLÜKLERLE GÜNEŞE SELAM

Yaz geldi, motor tutkunları sürüş rotalarını oluşturdu. Sıcak havalarda yol yapmanın en büyük sorunu ise kask içinde güneş gözlüğü kullanamamak ve güneş ışığına doğrudan maruz kalmak. Serengeti'nin özellikle motor kullanıcıları için ürettiği gözlük yaz aylarında hayat kurtarıyor.

İtalya'dan dünyaya yayılan gözlük markası Serengeti; dayanıklı ve hafif trivex madde kullanarak tasarladığı gözlükleriyle kaskın içinde kullanılabilir. Renk teknolojisi ile renkleri gerçeğe en yakın haliyle göze ulaştırıyor. Serengeti koleksiyonunda yer alan belli modeller çıkartıldığı durumlarda katlanarak taşıma kolaylığı sunuyor.

MOTOR TUTKUNLARI YAZI RAHAT GEÇİRECEK

Özellikle sürüş anında değişen hava koşullarına bağlı olarak camın rengi, kendiliğinden değişerek ortama ayak uyduruyor ve ani hava değişimlerinde gözlükler görüş kaybı yaşatmıyor.

Serengeti Ant Optik distribütörlüğü ile Türkiye'ye geliyor ve seçkin optik mağazalarda satışa sunuluyor.

<http://antoptik.com/>





KÜBA'DA Motosiklet Kültürü

Küba'nın en büyük şehri ve başkenti olan Havana'daki motosiklet kültürünü tanıtmadan önce, Küba hakkında biraz bilgi verelim.

Küba, 14 il ve 2 özel belediyeden oluşan, Karayip-lerde bulunan bir ada ülkesidir. Resmi adı ise Küba Cumhuriyeti. 11 milyonu aşkın Küba nüfusunu İspanyol göçmenler, Kübalılar, Çinliler ve Avrupa, Afrika ülkelerinden insanlar oluşturuyor. Derisinin renginden dolayı ırkçılık yapılmayan tek ülke olarak bilinen Küba, UNESCO'ya göre dünyada en çok görülmek istenen ülkedir. Türkiye saatine göre 8 saat geride olan Küba'ya, umumi (bordo) pasaport sahibi Türkiye vatandaşlarının girebilmesi için mutlaka vize almaları gerekmektedir. Diplomat (siyah), hizmet (gri) ve hususi (yeşil) pasaport sahipleri ise 180 gün içerisinde 90 günü geçmemek şartı ile Küba'ya vizesiz girebiliyorlar.

Küba Hakkında İlginç Bilgiler

- İmkanların dar olduğu ülkede ortalama maaş 25\$.
- Küba sokaklarında ülkemizde alışık olduğumuz reklam panoları ve banka ATM'leri bulunmuyor.
- Dünyada en fazla kokteyl çeşidi Küba'da yapılıyor.
- Ülkede barınma, eğitim ve sağlık ücretsiz.
- Fakir bir ülke olmasına rağmen sokaklarda evsiz veya dilencilerle karşılaşmanız oldukça zor.
- Ülkedeki tahta oymacılığı en gelişmiş el sanatı olarak biliniyor.
- En çok ilgi duyulan spor beysboldur.
- Havana'da bir parkta Atatürk büstü bulunuyor.
- Askerlik süresi 2 yıl olup, kadınlarda gönüllü askerlik yapabilmektedirler.
- Rumba, cha cha ve salsa Küba'dan çıkma danslardır.
- Küba'da halkın cep telefonu kullanımına 2010 yılında izin verilmiştir.



HAVANA

En yenisi 1959 model olan klasik Amerikan arabaları ile birlikte Havana caddelerini klasik Avrupa motosikletleri paylaşmaktadır.

Birçok yönden Küba, 1950'lerde dondurulmuş bir ülkedir. Amerikan ambargolarının ve seyahat yasaklarının bir nebze hafiflemesi ile birlikte yavaş yavaş çözülmeye başlamıştır. Ancak Havana hala batı dünyasının çoğunun arkasında birkaç on yıllık bir gecikme yaşıyor.

Havana'ya Hoş Geldiniz!

Havana sokaklarındaki motosikletler eski ve çok çeşitli. Çin, Japonya, Almanya ve Doğu Avrupa motosikletleri eşit oranda caddelerde görülmektedir. Emisyon düzenlemesi olmayan Küba'da, Jawa, MZ, HHH, Kapnatbi gibi isimler depo tanklarını süslüyor.

Şu an feshedilmiş Alman MZ motosikletler, Havana'da popüler. Doğrudan sepetli IZH Rus 2 zamanlı motosikletlerde sokaklarda sıkça görülebiliyor.

Adada Harley Davidson'ları da görmek mümkün. Ancak bunlar daha zengin Kübalılara ait ve çoğunlukla sadece hafta sonları çıkarılan motosikletler. Sokaklarda görebileceğiniz motosikletler genellikle işçi sınıfındaki sürücülerin günlük kullanımları için. Motosikletlerde dikkat çe-



ken başka bir nokta ise eğer orijinal boyasına sahip değilse, Küba'nın canlı renkleriyle kaplanıyor.

Motosikletler, yıllarca eski modellerden ve çoğunlukla uzun süredir üretim yapmayan şirketlerden gelse de, inanılmaz derecede iyi korunuyor. Motosikletlerin birçoğu artık parça tedarik etmeyen şirketlerden geldiğinden, adanın antika otomobilleri ve motosikletleri için neredeyse her parçayı üretebilecek bir arka sokak Küba maki-ne atölyesi ağı var.

Havana'nın motosiklet sürücüleri, motosikletleri kadar çeşitli ve her biri merak uyandırıcı insanlardır. Biniciler, çoğu deri ya da vinil kaplı, minimalist yarı kaskları kullanıyor ve adaya özgü gündelik kıyafetlerini tercih ediyorlar. Havana'daki motosiklet sürücüleri, motosikletlerinin onları eşsiz kıldığını ve sürmekten keyif aldıklarını dile getiriyorlar. Sanırım motosiklet sevgisi evrensel.



HJC RPHA SERİSİ



1971 yılında kurulan HJC şirketi, yıllar geçtikçe artan kalitesi ile ülkemizde de tercih edilen kasklar arasında. HJC'nin, üretimine devam ettiği RPHA II, RPHA 70, RPHA 90 ve RPHA X modellerini içeren RPHA (Revolutionary Performance Helmet Advanced) serisi, şirketin ürün yelpazesinin temelinde bulunan kask modellerinden.

HJC, RPHA 10 ile beraber emsallerine göre daha hesaplı, daha iyi performans sergileyen ve kullanıcılar tarafından daha çok beğenilen kasklarından birini ortaya çıkardı. RPHA 10 modelinden sonra HJC mühendislerinin RPHA II modelini daha iyi hale getirmeleri

getirmeleri çokta zor olmadı. Ek güvenlik önlemleri ve konfora katkıda bulunacak özellikler eklendi.

2017 yılında HJC, rakiplerinden geri kalmamak adına ultra hafif sport touring kaskı RPHA 70'i piyasaya sürdü. HJC, RPHA serisinin ivmesini devam ettirmek amacıyla 2018 yılında RPHA 90 ile beraber yüksek performanslı modüler kaskını da kullanıcıların beğenisine sundu.

HJC ve RPHA serisi hakkında verdiğimiz bu kısa bilgilerden sonra Dijital Derginin 3.sayısında incelemesini gerçekleştirdiğimiz HJC RPHA 70 ST modeline birlikte göz atalım.



İlk olarak 2017’de tanıtılan ve kullanıcıların beğenisine sunulan RPHA 70 serisi, günümüzde birçok farklı grafiği ile piyasaya sürülüyor.



RPHA 70 ST

Kaskın kabuk kısmı, HJC’nin geliştirmiş olduğu PIM Plus malzemesinden üretiliyor. RPHA 70 ST, karbon glass, karbon fiber ve organik kumaştan oluşan üç katmanlı çoklu kabuk sistemine sahip.

Kaskın iç kısmı anti bakteriyel, terletmeyen ve koku yapmayan kumaştan oluşuyor. Tamamen sökülebilir RPHA 70 ST, yeni nesil kaskların birçoğunda bulunan, acil durumlarda tek parmağınızla çıkartabileceğiniz pedlere sahip.

Çizilmeye karşı dayanıklı ve dünyanın en basit vizör değiştirme mekanizmalarından birine sahip olan kaskta pinlock özelliği de mevcut.

Kaskın üst kısmında bulunan büyük havalandırma kanalı iki kademeli olup kolayca ayarlanabilir bir şekilde tasarlanmıştır. Kaskın

aerodinamiğini geliştirmek için tasarlanan spoilerlerin üzerinde

de havalandırma kanalları ve eldivenle kullanıma uygun açma kapama çubuğu bulunuyor. Alt tarafta ise iki farklı havalandırma mevcut. Havalandırmanın biri direkt olarak vizöre işlerken, diğer havalandırma ise kaskın iç kısmına hava girişi sağlıyor.

RPHA 70 kaskının kullanımı da oldukça kolay. Eldiven ile vizör ve havalandırma kanalı açma işlemlerini oldukça kolay bir şekilde yapabiliyorsunuz.

Buğuya dayanıklı ve entegre açılır kapanır güneş vizörünün, çenenin altındaki sürgü ile kullanımı oldukça kolay bir hal almış.

“HJC şirketinin verilerine göre, Güney Kore ve Vietnam’daki dört HJC fabrikasında yılda bir milyondan fazla kask üretiliyor.”



KAYBETTİKLERİMİZ ANISINA

21-23 Haziran tarihlerinde düzenlenen Silivri Motosiklet Festivali'nde bugüne dek yaşamını yitiren tüm motosikletçilerin anısını yaşatmak adına bir anıt heykel açılışı yapıldı.

Anıt, henüz proje aşamasındayken bana anlatılmıştı ve gizli tutuluyordu. O günden beri hem çok heyecanlı hem de tarifi zor hüznün ve gururla karışık bir duygu içindeydim.

Motosikletçilere her ne kadar ön yargılı yaklaşıyor olsa da içinde olduğum bu camianın ne kadar vefalı olduğunu iyi bilen biri olarak, bu olayın ölümsüzleştiriyor olması beni inanılmaz mutlu etti.

Açılış günü tabi ki oradaydım. Anıt heykelin kaidesinde yaklaşıp baktım. "Onlar motosikletlerini maviyelere sürdürdüler" sloganı ile "Bu anıt heykel motosiklet camiamızda bugüne dek yaşamını yitiren tüm motordaşlarımızın anısını yaşatmak için yapılmıştır, ruhları şad olsun" yazısı yer alıyordu.



Bu anıt heykel Silivri Motosiklet Kulübünün projesi olmakla rağmen, camiamıza armağan edilmişti. Şöyle diyorlardı, "Bizler sadece fikir sahibiyiz proje hepimizin tüm kulüplerimizin, tüm oluşumların ve tüm bireysel motosiklet kullanıcılarının ortak projesidir. Kaidenin etrafında, Türkiye'nin dört bir yanından tüm kulüplerin logolarının yer alması da bunun en güzel ispatıydı.

Türkiye'nin ilk motosiklet anıt heykeli, hayatını kaybeden bu cesur adamların hatırasını yaşatacak, ailelerinin sevenlerinin kalplerine belki biraz su serpecek. Çünkü aslında ölünce değil, unutulunca gerçekten yitip gidiyor insan.

Vefa derseniz, dostluk derseniz, cesaret ve tutkusunu hayatı pahasında terk etmeyen özgür insanlar tanımak isterseniz motosikletçilerle tanışın. Artık aramızda olmayanlar ise Silivri'de bu anıtta yaşıyor...









TOM CRUISE NİNJA'YA GERİ DÖNDÜ

Top Gun, izleyenlerin sonsuza dek hatırlayacağı, motosiklet ile savaş uçaklarını aynı kadrage taşıyan bir film.

İlk filmde başrol oyuncusu Tom Cruise'un karakteri, bazı savaş uçaklarına pilotluk yapıyor. Aynı zamanda Kawasaki GPZ900R kullanıyordu. Yeni film Top Gun: Maverick'in fragmanı kısa bir süre önce yayınlandı ve Cruise'un karakteri yeni filmde Kawasaki H2 motosikletini kullanacak gibi görünüyor.

Görevimiz Tehlike filminin başrolünde de yer alan Tom Cruise, serinin 5.filminde BMW S1000RR ile karşımıza çıkmıştı.

Çok büyük hayran kitlesine sahip olan filmin yönetmenliğini Joseph Kosinski üstleniyor. Top Gun: Maverick'in fragmanı dijital platformlarda yayınlanmasının üzerinden 12 saat geçmeden 8,5 milyon izleyiciye ulaştı. Fragmanın youtube üzerinden izlenme rakamı 4 gün içerisinde 18.5 milyonu geçti.

Film, ülkemizde 26 Haziran 2020'de vizyona girecek.





PREKONİA

KARASÖR | KONTEYNER | PREFABRİK EV



BOZKURT
- GRUP -



Buhara Mah. Ülema Sk No:14/A
Selçuklu Konya



+90 (332) 606 0 738
+90 549 438 48 38



www.prekonía.com
info@prekonía.com

QUICK

Zorunlu Trafik Sigortasının Yeni Teminat Tutarları Belli Oldu

21 Aralık 2018 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan zorunlu trafik sigortası hakkındaki yönetmelik değişikliği, teminat tutarlarının otomatik güncellenmesine hükmetmişti. Bu kapsamda, yılın ikinci yarısı kabul edilen 1 Temmuz itibarıyla herhangi bir kaza durumunda, sigorta şirketlerinin maddi hasarlı kazalarda ödeyeceği en fazla tazminat tutarını gösteren limitler artırıldı.

Altı Aylık Periyotlarda Minimum Yüzde 8 Artış

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları hakkındaki yönetmelik gereği, 1 Ocak 2019 itibarıyla uygulanan sağlık giderleri, sakatlanma/ ölüm ve maddi teminat tutarlarının nitelikleri şekillendi. Ayrıca yönetmelikte her altı ayda bir otomatik olmak koşuluyla rakamların revize edileceği de belirtildi. Sigorta şirketlerinin ödeyeceği teminat tutarı, maddi hasarlı kazalarda 36 bin lirayken bu rakam, araç başına 39 bin liraya çıkarıldı. Sakatlanma ve kalıcı sakatlık teminatı 360 bin liradan 390 bin liraya çıktı. Kaza başı teminat ise 72 bin liradan 78 bin liraya çıktı. Bu oranlara bakıldığında Ocak 2019 teminatları, Temmuz 2019 teminatlarıyla kıyaslandığında yüzde 8 ile 8,5 oranında bir artış olduğu görülüyor.

Sigorta Teminatları Neleri Kapsıyor?

Teminat limitlerinin uygulanacağı araç kullanım grupları ise insan taşımada kullanılan motorlu araçlar, eşya taşımada kullanılan motorlu araçlar, römork ile iş makineleri, tarım araçları ile özel amaçlı araçlar, motosiklet ve yük motosikleti.

1 Temmuz tarihiyle geçerli olan sağlık giderleri ve sakatlama / ölüm kapsamındaki teminatlar, kişi başına 390 bin lira, kaza başına ise araç grubuna göre farklılık göstererek 1 milyon 170 bin lira ile 3 milyon 900 bin lira arasında değişiyor. Maddi teminatlardaki durum ise araç başına 39 bin lira, kaza başına ise 78 bin lira.

Quick Sigorta Tarife & UW & Teknik Raporlama Müdürü Seyda Köksal, yapılan düzenlemeleri şöyle yorumluyor: “Hazine tarafından 21 Aralık 2018 tarihinde yürürlüğe giren yönetmelik değişikliği ile 2022 yılına kadar tüm teminatlar detaylı olarak kamuoyu ile paylaşıldı. Bedel artışlarının takvime bağlanmış olması, sektörün ileride hangi teminatları vereceğini bilmesi açısından önemli. Ancak piyasanın giderek daralması, dövizdeki dalgalanmanın devam eden olumsuz etkileri, araç sahiplerinin zorunlu olmasına rağmen Trafik Poliçesinden dahi imtina eder duruma gelmeleri, Trafik Branşının gelir-gider makasının daha da açılmasına sebep olmaktadır.”



GÖRÜLMEMEYE, GEZİLMEMEYE, DEĞER BİR MÜZE

Key Otomobil ve Motosiklet Müzesi

Türkiye'nin belki de en büyük otomobil ve motosiklet müzesi olarak koleksiyonlarını her pazar ve çarşamba günü sergilemeye devam eden Key Müzesini, mutlaka görülmesi gereken yerler listenize eklemeli ve en kısa zamanda ziyaretinizi gerçekleştirmelisiniz.

6 Mayıs 2015 tarihinde İzmir'in Torbalı ilçesinde hizmete girerek günümüze kadar birçok yerli ve yabancı ziyaretçiye kabul eden Key Müzesi, 7.000 m² kapalı alanı ve sahip olduğu birbirinden güzel 130 otomobil, 40 motosikletiyle ziyaretçilerine otomobil ve motosiklet dünyasının bu güne kadar geçirdiği tüm evreleri en nadide parçalarla, neredeyse kronolojik bir şekilde gözler önüne serdiği görülmektedir.

Key Müzesi'nde sergilenen bütün otomobil ve motosikletler, dünya-

nın birçok yerinde gerçekleştirilen müzayedeler ve koleksiyonerlerden satın alınarak müzeye kazandırılırken, araçların orijinallğine hassasiyetle dikkat edinilmiş. Araçların önemli bir bölümü çalışır durumda satın alınmış. Bazılarının ise Key bünyesinde oluşturulan motor, kaporta ve boya atölyelerinde, uzman ekipler tarafından revizyonu gerçekleştirilmiş. Mümkün olduğunca orijinal parçalar tedarik edilip, çalışır vaziyete getirilen araçlar, teşhir salonuna alınarak ziyaretçilerin beğenisine sunulmaktadır.

Müzede sergilenen bütün araçların, her an kara yollarında yerini alabilecek şekilde çalışır durumda olması Key Müzesi'nin olmazsa olmazı olarak bilinmektedir.

Avrupa'da bulunan birçok özel müzenin bile sahip olmadığı böylesine güzel ve ferah bir mekan içerisinde sergilenen koleksiyonda, araba ve motosikletlerin yanı sıra 1900'lü yılları hatırlatan nostaljik bir benzin istasyonunu da barındırması müzeye ayrı bir güzellik katmaktadır.





Müzede sergilenmekte olan araçların modelleri 1880 ile 2011 yılları arasını kapsamaktadır. Ayrıca 1966 yılında çekilen ve hasılat rekorları kıran “Batman” filmindeki “Batmobile” ve “Batcycle” Key koleksiyonunun dikkati çeken nadide parçaları arasında yer almaktadır.

a2teker Motosiklet Dergisi olarak müze hakkında kısaca bilgisine başvurduğumuz, E.Özgörkey Grubu İcra Kurulu Başkanı Murat Özgörkey; otomobillerin kardeşi Selim ve kendisi için tutku olduğunu dile getirerek, “Birkaç otomobil toplayalım diye başlayan yolculuğumuz, Türkiye’nin alanında en büyük müzesini ortaya çıkarmamıza vesile oldu. Müzemizin dünyadaki klasik otomobil tutkunlarının ziyaret rotası içerisinde olmasını, İzmir ve Torbalı’nın tanıtımında önemli bir rol oynamasını arzu ediyoruz.” diyerek sözlerini tamamladı.

Ali Erhan Yıldırım (motokurt)

Edirne'de İlk Buluşma

a2Teker Spor Kulübü, İl Temsilcisi Alper Doğruöz öncülüğünde Edirne'deki ilk buluşmasını gerçekleştirdi.



21 Temmuz Pazar günü Birinci Murat Parkı'nda gerçekleştirilen toplantıya yüzün üzerinde motosiklet sever katıldı.

Edirne İl Temsilcisi Alper Doğruöz, Edirne'deki motosiklet topluluklarına elinden geldiğince haber ulaştırıp, a2teker Spor Kulübü ve kulübün Edirne'ye desteğinin öneminden bahsetti. Tanışma, fikir alışverişi ve Edirne'de motosiklet severlere yönelik destek konularının konuşulduğu toplantı, saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile açıldı.



Hız Tutkusunu Sokaklarda Değil Pistlerde Yaşayalım

İl Temsilcisi Alper Doğruöz: “Hız tutkunu olan gençlerin sokaklarda bu tutkularını gidermeye çalışmasının ölümcül sonuçlarını defalarca yaşadık. Bu acıları tekrar yaşamamak, bu gençleri doğru yöne yönlendirmek, sokaklarımızı daha güvenli hale getirmek ve motosiklet sürücülerinin bu olaylar yüzünden kaybettiği saygınlığı trafikte tekrar kazanmak için attığımız bu adım çok önemli. Türkiye Motosiklet Federasyonu’na bağlı olması, a2Tekere Spor Kulübüne, sporcu yetiştirme ve sporcu lisansı çıkarma konusunda yetki veriyor. Ayrıca yapımına başlanıp yarıda kalan bir yarış pistimiz var. Türkiye Motosiklet Federasyonu’nun da yardımıyla ilimize bu yarış pistini kazandırabilir, burada düzenlenecek ulusal ve yerel yarışlar sayesinde ilimizin turizmini geliştirebiliriz. Üstelik ilerleyen zamanlarda uluslararası yarışlara da ev sahipliği yapabiliriz. Planlarımız içinde bir de motokros pisti var. Hayrabolu’da yıllarca yapılan motokros yarışları tüm Trakya’yı Hayrabolu’ya çekti. Edirne’ye ulaşım da Edirne’de konaklama da Hayrabolu’dan üstün durumda. Yerel yetkililerin de destekleriyle çok daha iyisini Edirne’de yapabiliriz. Bu konularda desteklerinizi bekliyoruz. Şimdiye kadar bize destek veren ve destek vermeye devam edecek olan Motul’a, Ardens Motor Cafe Çorlu sahibi İlker Altan’a, EDHAYKO’ya, TEMA Vakfı ve Genç TEMA’ya, ayrıca basındaki sesimiz olacak olan spor22.com’a teşekkürlerimizi sunuyoruz.”

Açılış konuşmasını gerçekleştiren Alper Doğruöz, Edirne’nin geçmişinde sadece 1986’da bir yarış gördüğünü, bunun dışında motor sporları konusunda ciddi bir özlemin söz konusu olduğunu söyledi. Balkanların merkezinde yer alan Edirne’nin, Osmanlı’ya 92 yıl başkentlik yapmasının yanında hem Trakya hem de Balkanlar’ın en önemli yerleşim merkezlerinden biri olduğunu söyledi. Ulaşım bakımından ideal bir konuma sahip olan Edirne’nin bu konudaki en önemli artısı olduğunu sözlerine ekleyen Doğruöz, Türkiye Motor Sporları Federasyonu’na bağlı a2Tekere Kulübünün Edirne’yi motor sporları ile buluşturma konusundaki öneminden de bahsetti.



Alper Doğruöz'ün daveti ile toplantıya Iron Türk Motosiklet Kulübü, Türk Chopper Motosiklet Kulübü, Lüleburgaz Motosiklet Kulübü, Kırklareli Kırk Akıncılar Motosiklet Kulübü ve Trakya Motosiklet Grubu katılım gösterdi. Motul Motor Yağları firması yeni üyelere çekilişle hediyeler dağıttı. Çorlu Ardens Motor Cafe sahibi İlky Altan ise çekiliş için hediye göndererek toplantıya katkı sağladı.





Kurtuluş Destanı'ndan MXGP Destanı'na Afyonkarahisar

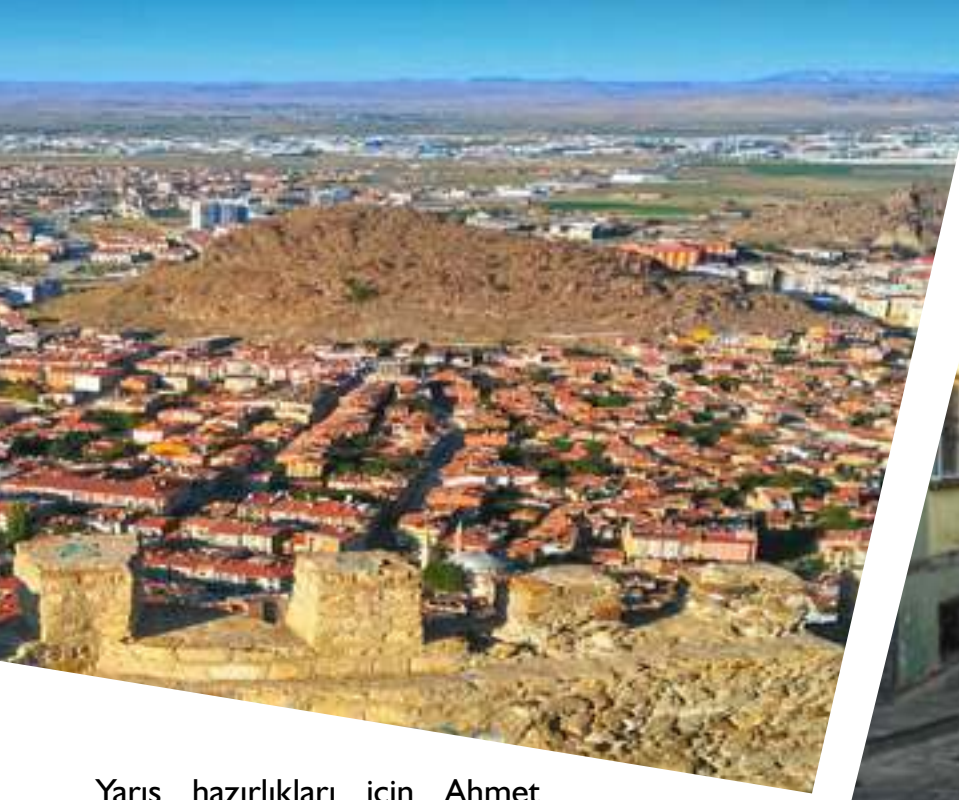
Kurtuluş Destanı'nı yazan Afyonkarahisar 2 yıldır MXGP ile adından söz ettiriyor.

MXGP vesilesiyle gittiğim Afyonkarahisar'ı o kadar beğendim ki sizlerle paylaşmak istedim, bu ayki Memleketimden Kareler'de.

Tarihin her döneminde Doğu ile Batı arasında geçiş bölgesi olan Afyonkarahisar'ın tarihi, Sandıklı Kusura Höyük'te yapılan kazılara göre M.Ö. 3. binyılın ortalarına dayanır. Yöre o tarihlerden bu yana kesintisiz bir yerleşim merkezidir. Öte yandan, Afyon Müzesi uzmanları

ve kazı bilimciler Afyon'un göller bölgesiyle ilişkide olması nedeniyle ve yöre höyüklerinde yaptıkları yüzey araştırmalarında ele geçen verilere dayanarak yerleşim tarihini M.Ö. 7000'li yıllarakadar indirirler. Tabi biz bu kadar inmeden kısaca geçeceğiz.





Yarış hazırlıkları için Ahmet ile gittiğimiz Afyon'a, heybetli duruşu ve adeta bir kartal yuvası gibi zirvedeki, şehre hâkim kalesiyle başlayalım dedik. Afyonkarahisar Kalesi, M.Ö. 1350 yıllarında Hitit İmparatoru II. Murşil zamanında yapılmış olup hala sağlam kalmış ender kalelerdendir. Aşağıdan gideceğimiz yol kolay görünse de zorlu ama güzel bir merdiven ve patikadan şehrin muhteşem manzarasını görme fırsatı yakaladık. Afyon pek çok şehre gidişte yolumuzun geçtiği ama bir türlü gidip gezemediğimiz bir şehir aslında neler kaçırıyoruz kaleye çıkınca anladım.

O günden sonra bu yazıyı yazma kararı aldım. Bence sizlerde en azından bir iki gününüzü ayırarak kaplıcaların tadını çıkartıp Afyon'u gezmelisiniz. Sizlere tarihi bilgi vermeyeceğim ama manzaranın güzelliği Afyon kaymağının lezzeti ve MXGP heyecanını kaçırmayın derim. Yazımı bitirirken hayatı boyunca hiç süt kaymağı yememiş ve sevmeyen oğlum Ali Berk bile Afyon kaymağını severek

yedikten sonra söylediği; "Bu süt kaymağı ise diğerleri ne diğerleri süt kaymağı ise bu ne." sözü ile bitirerek macera ruhunuzu etkileyemediysem de iştahınızı kabartayım dedim. Bir sonraki Memleketimden Kareler'de buluşmak dileğiyle afiyet olsun iyi seyirler diliyorum.



KASKINI TAK HAYATINA DEĞER KAT

'Sabah uyandığımda gözlerimi alan güneş ve masmavi gökyüzü. İşte tam gazlamalık bir gün. Uzun zamandır bulutların ardından güneşi aradığım ve sonunda elime geçen fırsat.' diye değerlendirir bir motorcu pazar gününü. Hafta içi işten güçten kafasını kaldıramayanlar bu günü kısa bir kaçış, kısa bir mola olarak görür. Alıp başını gezmek ister göl kıyısını, deniz kenarını...

Gaza yüklendikçe vücudunda hissetmek ister serinliği ama sıcak havalardan bu pek mümkün olmaz. Bazen çoğumuz kask bile takmayız. Terletiyor, hava alamıyorum, bunalıyorum bahaneleriyle. Belki de hayatımıza mâl olacak bir hataya davetiye çıkarıyoruz. Artçımızı kırmayıp 'Tamam bu sefer de kasksız bin' diyerek kısa mesafe bile olsa hafife alıyoruz bazı olayları. Trafikte en ufak hatamızda 'Şuna bak kaskı bile yok.' cümlesindeki şu yapar bizi, dostumuz olan araba sürücüleri. Sonra mağanda olduğumuzdan dem vurur birçoğu. Şeytan işi olduğundan yakınırlar. Altın Elbiseli Adam'ın uzun zaman önce izlediğim bir videosunu hatırlatıyor bu bana. Motosikletler değil bunlar tehlikeli diyordu arabaları göstererek.

Araç sürücülerinin dikkatsiz davranışlarına karşın bizimde kazaya mahal vermeyip tedbirlerimizi almamız gerekir. Bu durumda başkalarının söylediği sözlerin hedefi olmayıp kendi canımızı düşünerek, ekipmanlarımızı tam giymemiz en doğru davranış olacaktır. Sıcak diye giymekten vazgeçtiğimiz kaskımızı bir kez daha takalım, bir kez daha kavrulalım o güneşin altında. Ama ekipmansız asla binmeyelim. Kaskı takacağımız 10 saniyelik süreden kaçmayıp, bir ömür boyu bizim yaşamımıza engel olacak ciddi yaralanmalardan kaçınalım. Unutmayalım ki motosiklette kaporta bedenimiz.



Yaz ayları her zamankinden daha fazla dikkatli olmamız gereken bir zaman. Artan motosiklet kullanıcıları, belediyenin sürekli olarak suladığı yollar, sıcaktan bunalıp bir an önce evine varmak isteyen şeker hastası amca, aradan çıkan su satıcıları ve nicesi. Örneklerimize yenilerini ekleyebiliriz. Tam da bu güzel havalarda motosikletle yaşayacağımız anılara bir anı daha, gideceğimiz yollara yeni bir yol daha ekleyelim. İşte bu yüzden;

**KASKINI TAK,
HAYATINA DEĞER KAT!**



ISILDAR

TGB
Play different

ELEGANCE
50 CC

Avrupa'nın en son teknolojisi ile
üretilen **EURO4** belgeli scooter

ÖTV BİZDEN! FIRSATI KAÇIRMAYIN...



isildarmotor

www.apachi.com.tr



isildarapachi



Kusursuz Efsane TENERE 700

Japonya'da kiraz çiçeğinin adı "sakura"dır. Sakura çiçeği kusursuz olarak nitelendirilir. Japon samuraylar savaşçı ruhları ve ölümden kokmayan cesaretleri ile ün yapmışlardır.

Ama kendi faniliklerinin de farkındaydılar. Bu sebeple "Kusursuz, nadir bir çiçek ve tüm hayatını bu çiçekten bir tane bulmak için harcasan bile hayatın boşa gitmiş sayılmaz" derler. Bu felsefe ile yaşayan Japonlar aynı ruhla endüstri çağında motosiklet ürettiler. Amaçları hep kusursuzu yapabilmekti. Hep daha iyisini yapabilmek için rekabet ettiler. Japon markalarının başını çeken Yamaha'da bu bağlamda enduro motosiklet kategorisinde kendi kusursuz efsanesini yarattı. Bu efsanenin ismi Tenere idi.

Çölden Doğan Tenere

Yamaha'nın 1975 yılında üretimine başladığı XT 500, bir efsanenin başladığının habercisiydi. Cyril Neveu ile 1978'de gelen ilk Paris Dakar yarışı şampiyonluğu ve devamındaki zaferlerle XT 500 kendini ispatlayacaktı. XT serisi zamanla geliştirilerek farklı modeller ile piyasa sürülecek ve tüm dünyada büyük yankı uyandıracaktı. Yamaha'nın XT ailesinde Tenere isminin anlamı özeldir. Paris Dakar rallilerinde, başlangıçta özel bir etap vardı. Bu etap oldukça zorlu çöl geçişinden dolayı efsane olmuştu. Bu çölün adı Tenere çölüydü. Yamaha devam eden XT 600 modelinin adını Tenere ismi ile taçlandırıyordu.

Çölden doğan Tenere efsanesi Yamaha'nın bundan sonra ürettiği çift silindirli XTZ 750 Super Tenere ve tek silindirli XTZ 660 modeli ile devam etti. 1990-1998 yılları arasında Super Tenere YZE 75 ile Stephane Peterhansel tam 6 kez Dakar rallisini kazanacaktı. Yine o yıllarda düzenlenen ve bugüne dek yapılmış dünyanın en uzun rallisi olan Paris-Moskova-Beijing rallisinde ilk 6 sırayı Yamaha'nın Super Tenere 750 ve Tenere 660 modelleri bitirdi. Bu 16 bin kilometrelik efsane zorlu yarışı yine Mr.Dakar lakaplı Stephane Peterhansel kazandı. 1998 yılından sonra bir suskunluk dönemi oldu. Yamaha yaklaşık 10 yıl boyunca ürettiği enduro modelleri arasında Tenere ismini kullandığı bir model üretmedi. Ta ki 2008 yılına kadar. 2008'de XTZ 660 kodu ile Tenere modeli yenilendi. 2010'da ise 1200 cc hacimli, şaftlı XT 1200 Z Super Tenere modeli piyasaya sunuldu. Bu iki modelde kendini kanıtladı. Tenere 660'ın 2016 yılında üretimi bitince abisi 1200 Super Tenere adventure segmentinde tek başına kaldı. İşte bu süreçte orta segmentte yeni bir Tenere'ye ihtiyaç vardı.





TENERE 700 HEYECANI

Yamaha T7 konsept motorunu ilk tanıttığında arkasından gelecek olan Tenere 700 modelinin çizimlerini tahmin etmek zor oldu. T7 konsept öylesine ralli motoru şeklinde tasarlanmış bir modeldi ki motosikletin ön kısmı ralli tarzında farlar şeffaf cam içerisine yerleştirilmiş 4'lü led olarak yapılmıştı. Bu haliyle sanki yeni bir Dakar rallisi yarış modeline benziyordu. Yamaha T7 konsepti yaklaşık 2 yıl boyunca denedi. Birçok farklı kıtalarda Yamaha fabrika takımı pilotları ve eski Yamaha Dakar pilotları bu konsepti sıkı testlere tabi tuttular. T7 konsept motoru olağanüstü off-road kapasitesi ile çekilen reklam videolarında bizleri adeta büyüledi. Tenere 700'ü bekleyenleri müthiş bir heyecan sardı. Lakin bu testlerin uzun sürmesi Tenere 700'ü bekleyen birçok kişinin sabrının zorlanmasına da sebep oldu diyebilirim. Ardından Yamaha, 2018 yılında EICMA fuarında T7 konsept motorunun yeni versiyonu ve Tenere 700'ün bir önceki hali olan Tenere 700 World Raid modelini tanıttı. Bu tanıtım sonrası Tenere 700'ün tasarımı konusunda kafamızdaki soru işaretleri biraz daha azalmıştı. Motorun şekli biraz daha seri üretim motorlara benzemiş ve artık

Tenere 700 olarak seri üretime sanki daha hazır hale gelmişti. Devamında bekleyiş süreci yine devam etti. Tenere 700 World Raid prototip modelin aylar geçtikçe test videoları farklı kıtalarda internete düşüyor ve zaten beklemekten sıkılanlar, "Hadi artık çıkarın şu motoru" diyorlardı. Yaklaşık 4 kıtada 8 ay süren test sonucunda Yamaha'nın efsane pilotlarının test görüntüleri nefes kesiciydi. Ancak motosiklet ne zaman çıkacaktı? Beklenti büyüktü fakat belirsizlikler daha büyüktü. Derken takvimler 2019 yılına gelmişti ki artık sabırlar tükenmiş hatta bekleyenlerde ümitsizlik başlamıştı. Ve beklenen ilk resmi açıklama gelmişti. 2019 yılı motosiklet fuarlarında Tenere 700'ün ilk modelleri sergilenmeye başlamış ve ilk resmi online satış açılmıştı. Artık Tenere 700 sahibi olmak için ilk başvurular yapıp motosiklet alınabilirdi. Peki nasıl? Hani tamam videolar çok güzel, Van Beveren tek teker gidiyor, Fagotter çok güzel uçuyor, Peterhansel kumda nefis gidiyor, Fretigne arka tekeri harika kaydırıyor. "Ama sadece bu videolarla bu motosikleti alır mıyım?" sorusu insanların hep aklında kalıyordu. Evet, alan aldı bile. Online siparişler bir veriliyordu. Yamaha'yı bilen çoktan aldı.

İspanya Lansmanı ve Takushiro Shiraishi

İspanya basın lansmanına, Yamaha Türkiye tarafından davet edilmiştim. Benim için gerçekten bu davet heyecan vericiydi. Hali hazırda yaklaşık 5 yıldır Super Tenere 1200 kullanıyordum ama Tenere 700'ü de merakla takip ediyordum. Bu sebeple 22 Mayıs günü lansman için İspanya'ya uçtuk. Barcelona'ya yakın Tortosa kentine gittik. Otele yerleştikimizde lansman için yapılacak sunumları heyecanla beklemeye başladım. Toplantı salonuna geldiğimde tüm Tenere modellerini orada görmek inanılmaz keyifliydi. 1976 model XT 500'den tutun 1989 model XTZ 600 Tenere, 1990 model XTZ 750 Super Tenere vs. hepsi oradaydı. Tabi hepsinin üzerinde fotoğraflar çekildikten sonra güncel model olan Tenere 700'ün yanına gittim. İlk kez gördüğümde genelde oluşan ilk izlenimim olmuş bu dedirtti. Evet, orijinal aksesuar donanımlı, yan çantalı, koruma demirli siyah Tenere 700 tam salonun ortasındaydı ve tüm gözler ondaydı.

Toplantı başladığında Tenere çölünden tutunda Dakar rallisinde ilk Tenere'nin doğuşuna kadar olan tüm detaylar anlatılıyordu. Evet, ilk Dakar yarışlarının en zorlu ve ikonik bir etabı haline gelen çöl. Nijer ve Çad ülkelerinde yer alan Tenere Çölü. Yamaha'nın enduro modellerinde kullanacağı isim bu çölün adı olacaktı ve efsane burada başlayacaktı. Art arda gelen XT 500 ile Dakar birincilikleri devamında gelecek modellerin başarısının temeliydi.

Toplantı devam ederken sahneye Tenere 700'ün tasarımcısı Takushiro Shiraishi çıktı ve başladı anlatmaya. Ergonomi, tasarım stili, şasi, motor derken ona olan saygım giderek arttı. Çok çalışmışlar, çok emek vermişler.



Tenere 700 Teknik Veriler ve Bilgiler

Kendimce size motosikletin teknik verileri ve bilgileri hakkında edindiğim verileri aktarayım. Bir kere gövde yani şasi ralli dizayn ve sıkılaştırılmış çelikten yapılmış. Şasi hafif ve sadece 17.75 kilogram ama gayet sağlam ve dayanıklı bir dizayn. Kuyruk kısmı ek değil bütün ve sadece alt motor kısmında 2 adet çelik boru ile güçlendirme ekleme kısım var. Şasi tamamen 689 cc hacme sahip CP2 krank teknolojili motora göre üretilmiş.

Tenere 700'ün kalbi, yani motor kısmı daha önce MT 07 ve Tracer 700 gibi motosikletlerde kullanılan motor ile aynı. 75 hp üreten bu 2 silindrlı, 8 supaplı, su soğutmalı DOCH motor oldukça titreşimsiz. Tabi MT 07 ile tamamen de aynı değil bazı farklılıklar var. Mesela yeni tip enjeksiyon, yeni tip hava filtresi ve farklı şanzıman dişlileri kullanılmış. Size biraz CP 2 krank teknolojisinden bahsedeyim. CP'nin açılımı crossplane'den geliyor. Yani krank tasarımında her iki silindirin, eski teknolojilerden farklı olarak 270 dereceye konumlandırılmış. Bu da daha iyi bir tork ve beygir üretimi sağlıyor.

Tenere 700'de 43 milimetre USD kartuşlu, 210 milimetre salınımına sahip KYB ön up side-down amortisörler kullanılmış. Ön amortisörün kompresyon ve rebound ayarı manuel olarak ayarlanabiliyor. Ayrıca eski enduro motosikletlerdeki gibi ön amortisöre hava basmak mümkün. Burası baya ilginç geldi bana ve eski XT 600'ümü hatırladım. Arka amortisör ise 200 milimetre salınımına sahip, yine KYB marka ve ayarlama manuel olarak yapılabilir.





Motosiklette önde 21 inç arkada ise 18 inç telli jantlar kullanılmış. Lastikler tube tip, ön 90/90, arka 150/70 iç lastikli ve fabrikasyon lastiği hem yol hem off-road yetenekli Pirelli Scorpion Rally STR olarak geliyor.

Motosikleti yakından incelediğimde peg'ler, ayaklık, alt kartel koruma bayağı kaliteli hissi verdi. Kartelin yerden yüksekliği 24 santimetre ve kolay kolay altı vurmaz.

Ön frende çift diskli, 282 milimetre Brembo marka disk ve kaliper kullanılmış. Arka frende ise 245 milimetre disk ve yine Brembo marka kaliper var. Tenere 700 ön dizaynı tamamen bir ralli motorunu andırıyor.

Yüksek bir kafa grenajı ve 4'lü led ralli dizayn far ile tasarım oldukça sıra dışı. Gösterge paneli tamamen dijital, diklemesine yerleştirilmiş ve oturuş pozisyonuna göre okunması kolay. Benzin deposu 16 litre olarak yapılmış yaklaşık menzil 300-350 kilometre.

Tenere 700'ün koltuğuna ilk oturduğumda ayaklarım yere uç kısımlarından rahat değdi ama topuklarım tam yerde değildi. Boyum 181 lakin sele yüksekliği 87,5 santimetre olunca bu boyla ancak rahat ettim. Sele konforu konusunda şüphelerim vardı ki bu konuya sürüş izlenimlerinde değineceğim.

Evet, tanıtımlar yavaş yavaş bitiyordu ve toplantıya katılanların heyecanı doruktaydı. Çünkü ertesi sabah bu yeni motosikleti sabah erken saatlerden kullanma şansına erişecektik.





İlk Sürüş

Sabah erkenden kalktım. Otelin avlusunda bir de baktım ki yaklaşık 35 tane her renkten Tenere 700 var. Yamaha çalışanları motosikletleri bizim için hazırlıyor. Hemen kahvaltı yaptıktan sonra ekipmanlarımı giydim ve sürüş için Tenere 700'ümün anahtarını aldım. Rota yaklaşık 350 kilometreydi ve hem off-road hem asfalt yol sürüşü vardı. Yaklaşık 8 saatlik bir program ve gün sonunda Prades kentine gidip 1 gece konaklamalı ertesi gün tekrar sürüşlü bir program yapmışlar. Motoru ilk çalıştırdığımda klasik Yamaha çift silindir sesini aldım. Makine canlı, hemen devirleniyor ve güçlüyüm ben diyordu. Motora ilk bindiğimde egzoz sesi gayet hoşuma gitti. Vites geçişleri yumuşak ve neredeyse hissedilmiyor. Titreşim hiç ama hiç yok. 700 cc motor bir harika hızlanıyor. Hemen hemen her devirde yeterli tork ve güç elinizin altında. Asfalt sürüşte stabilite gayet iyi, viraj

giriş ve çıkışlarında dalma yok. Asfalt performansı gayet yeterli. Birden asfalt bitti ve toprak yola girdik. Off-road sürüşte bu motor tam bir canavara dönüşüyor. 204 kilogram olan tamamen dolu ağırlığı ile off-road sürüşte çok kıvrak ve dengeli bir sürüş sağlıyor. Ben amortisörleri off-road sürüşte çok başarılı buldum. Nefis bir rebound ayarı var ve sekme asla yapmadı. 3-4 kez her iki tekeri yerden kestüğimde amortisör sönümlemesi o kadar iyiydi ki tam kapanma olmadı ve motor stabil kaldı. Zaten motorun gücünde arazi şartları için fazlasıyla yeterli. Ön far tasarımı heyecan verici. Ralli, dakar motorlarına benziyor. Göstergesinde de olması gereken her şey yerleştirilmiş. Boş bir yolda 6.viteste biraz gazladığımda hemen 199 km hıza çıktı tahminim rahatlıkla 205-210 yapar. Frenlerde kullanılan Brembo kaliperler frenajda kendini hissettiriyor. Gayet güzel bir frenle-

frenlemesi var. Ayrıca off-road için ABS arka tekerde kapatılabiliyor. Test süresince off-road ve on-road o kadar gazlamaya rağmen 5,2 litre tüketti. 280 kilometrede yedeğe düşen depo seviyesi sebebiyle benzin alma ihtiyacı duydum ve 14,5 litre benzin aldı. Keşke depo 20 litre falan olsaydı çok daha iyi olurdu bence. Ertesi gün asfaltta yağmurlu havada daha sakın kullandım ve ortalama 4,4 litreydi. Tahminim 4,3 ile 5,3 litre arasında bir tüketim marjı olacak. Yağmurlu havada bu lastikler gayet güven veriyor. Prades'teki otelde siyah bir Tenere 700 Yamaha tarafından, üretilen aksesuarlar ile donatılmış ve bu motoru yakından gördüğümde motor gözüme çok daha hoş gelmişti. Arka yan çanta demirleri ve çantalar, önde koruma demirleri ve sisler, altta ekstra geniş kartel koruma ve avadanlığı ile motor tam bir adventure hal almıştı.

TENERE

700



Peki, Tenere 700'ün hiç mi beğenmediğim bir yönü yok? Açıklıkla belirteyim. Tabi ki var. Örneğin sele konusunda 8 saatlik sürüşlerin sonunda hafif bir uyuşma hissettim, bu beni pek rahatsız etmese de artçılı sürüşlerden emin değilim. Artçınız ufak tefek biri değil ise artçılı sürüşün pek rahat olacağını düşünmüyorum. Ayrıca boyu 175 cm 'den kısa olanlar standart sele yüksekliğinde rahat edemeyebilir ve alçaltma kiti ihtiyacı duyabilir. Sol taraftaki kütükte sinyal düğmesini kapatırken bir iki kez zorlandım. Yakından baktığımda sanırım tuşun içi off-road kullanımdan dolayı toz dolmuş ve ben buna bağladım bu durumu.

Sonuç itibarıyla ben Tenere 700'ü çok beğendim. Özellikle off-road kapasitesi ile yol seçmeyen, uzun seyahatlere rahatlıkla çıkılabilecek gerçek bir macera motoru olmuş. En kısa zamanda yollarda bolca Tenere 700 göreceğimizden eminim. Yazımın başında dediğim gibi tıpkı sakura çiçeğini gören Japon samuraylar gibi motosiklet yaşantıları boyunca sadece bir kez bile Tenere 'ye binenler tüm sürüş yaşantılarını boşa geçirmiş sayılmaz. **Tebrikler Shiraishi San, Tebrikler Yamaha.**





Tek Marka Yarışları

Türkiye motosiklette bu kavramla bu yıl ilk kez tanışıyor. Dünya çapında çok yaygın olan bu sistem motor sporlarının lokomotifi ve kaynağı sayılabilir. Otomobil sporlarında sıkça gördüğümüz bu sistemde genellikle üretici veya distribütör firma organizasyonu federasyon işbirliği ile yapar. Firma açısından markayı tanıtmak ve prestijini artırmak ön plandayken federasyon sporcuları için yeni bir yarış ve gelişme alanı bulmuş olur. Yani tam bir ortaklık ve sporcu/federasyon/firma, kazan/kazan/kazan sistemi oluşur.

Marka kupalarının bir kurumsal iletişim şekli olduğu bilinen ve kanıtlanmış bir gerçek. Sadece sponsorluk değil tam bir işbirliğidir. Ülkemizde çok zor anlatabildiğimiz bu sistemi neyse ki anlayan ve uygulayan firmalarımız var. Dünya şampiyonumuz Kenan Sofuoğlu önderliğinde başlayan Yamaha R25 kupası bunun ilk örneği oldu. Tüm Türkiye'den seçilen genç yarışçılar eğitimden geçtikten sonra ilk yarışlarına Uşak pistinde çıktılar. Oldukça heyecanlı ve çekişmeli geçen yarışlar büyük ilgi gördü. İlk kez yarışan sporcuların, ebeveynleri daha heyecanlıydı.

Böyle bir projeye imza atan Kenan Sofuoğlu ile Yamaha ekibini kutlamak gerek. Yamaha yöneticilerinin heyecanı ise görülmeye değerdi. Yine Yamaha ile ülkemizi temsil eden Rodi Pak'ta yarışçılara verdiği destek ve gösterileriyle yarışa renk kattı.



4 ayaktan oluşan kupa sonunda ise en fazla puanı toplayan sporcu ülkemizi r3 kupasında Avrupa'da temsil edecek. Dileğimiz bu tip desteklerin, distribütör firmalar tarafından artırılması ve kurumsal iletişim bilincinin yerleşmesi. Bu hem sporcuların hem firmaların önünü açacaktır.

İkinci organizasyona ise Mondial firması CF kupası/ NK250 ile imza attı. Daha önce Toprak ve Rodi'ye sponsorluğuyla adından söz ettiren firma, bu kez daha önce hiç yarışmamış olma koşulu ile yetenekli gençleri bir araya getirdi. Kıyafetleri, motosikletleri ve teknik ekibiyle çok güzel hazırlanan ekip, çok önemli bir organizasyona imza attı. Duayenlerden Şakir Şenkalaycı, başarılı yarışçılarımız Emircan Şenkalaycı ve Galip Alp Baysan'ın antrenörlüğünde sporcular yarışa hazırlanıyor. Uşak pistinde gerçekleştirilen eğitimler hem eğlenceli hem hızlı geçiyor. Özel dikilen tulumlar, Alpinestar donanım firmanın ne kadar ciddiye aldığını gösteriyor. Otel ve yemeklere kadar karşılanan organizasyon diğer firmalara da örnek oluyor.

İşin sportif yanına geldiğimizde, bir anda 24 sporcu ortaya çıktı ve yarışıyor. Üstelik minimum maliyetlerle. İşte sporcu yetiştirme, yetenekleri ortaya çıkarma yöntemi budur. Bunların yanında NK250 kupasında sporculardan 5 tanesi Uşak'tan. Uşak'ın nüfusu 200.000. 20 milyonluk İstanbul'dan daha çok sporcu çıkardı. Neden sizce? Evet, Uşak'ta pist var ve çocuklar oyunla başladıkları pist hayatında kolayca ilerleyebiliyorlar. Düşünebiliyor musunuz Türkiye'nin her yerinde pist olsa nasıl kıyasıya bir rekabet olur ve ne kadar sporcu çıkar? Noktayı burada koyuyoruz işte. Formüller belli, işlemleri yapmaya başladığımızda arkası gelecektir...

Sevgiyle, sağlıklıyla kalın, bizi takip etmeye devam edin.





Triumph Moto2 Tasarımı Daytona 765'i Açıkladı

FIM (Uluslararası Motosiklet Federasyonu) Moto2 Dünya Şampiyonası'nın motosiklet tedarikçisi olan Triumph, yakında sınırlı sayıda üreteceği Daytona Moto2 765 Limited Edition modelini açıkladı. Resmi olarak 23 Ağustos 2019 tarihinde GoPro British Grand Prix'de tanıtılacak olan motosiklet yurt dışında şimdiden büyük ilgi görmeye başladı.

Yeni Daytona Moto2 765, Triumph'un en fazla tork üreten motosikleti olacak. Street Triple RS'den uyarlanan, sıralı üç silindir motora sahip yeni Daytona, Triumph'un ilk resmi Moto2 Dorna Sports.SL lisanslı motosiklet olacak. Daytona 765 modelinde, Triumph'un sahip olduğu yüksek teknolojinin yanı sıra Moto2 odaklı bir şasi kullanılacağı söylendi.

Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada için 765 adet üretilecek Daytona 765, bireysel yarışmak isteyenler için özel olarak tasarlanacak. 23 Ağustos'ta piyasaya sürülecek motosiklet Avrupa ve Asya ülkeleri için de 765 adet üretilecek. Daytona Moto2 765 Limited Edition hakkında detaylı bilgilere Triumph'un resmi internet sitesi üzerinden ulaşabilirsiniz.





JetPack Aviation, Speeder İçin Ön Sipariş Alımına Başladı

Bilim kurgu dünyasının vazgeçilmez imgelerinden biri daha gerçeğe dönüşüyor. Şimdiye dek ürettiği jetpack'ler (turbo motorlu kişisel uçuş kostümleri) ile tanınan Kaliforniyalı girişim Jetpack Aviation (JPA), geçtiğimiz günlerde yine jet motoru ile çalışan uçan motosiklet tasarımı Speeder'ı tanıttı.

Lansman videosu ile milyonlarca teknoloji tutkununu büyük bir heyecana sürükleyen JPA, bununla da kalmadı ve "Dünyanın ilk uçan motosikleti" mottosu ile lanse ettiği Speeder için ön sipariş alımına başladığını da duyurdu.

Havada 241 km/s'i Görüyor

Jetpack Aviation'ın gururla tanıttığı turbo motorlu uçan motosikleti Speeder, hali hazırda iki ayrı modele sahip. Askeri / ticari amaç için tasarlanan model Military / Commercial Speeder olarak anılırken, günlük hayatta kullanılması beklenen model ise Recreational Speeder ismi ile piyasaya sürülüyor. Askeri modelde otonom sürüş deneyimi de sunan Speeder, bu modeli ile özellikle



acil tıbbi yardım ve arama – kurtarma desteği gibi konularda devrim yaratmayı planlıyor. Ayrıca Amazon'un pilot olarak denediği drone kargo uygulamasından sonra Speeder'ın lojistik sektörünü de kökten değiştirmesi bekleniyor.

Gelelim çok merak edilen Speeder'ın özelliklerine... 10 bin dolar depozito karşılığında ön siparişini verebileceğiniz bu futuristic taşıt, 104 kg ağırlığında ve havada maksimum 30 dakika kalabiliyor. Türbin sistemiyle çalışan bir jet motoruna sahip olan Speeder'ın çıkabileceği maksimum irtifa ise 4 bin 500 metre olarak belirtiliyor. Ön sipariş döneminde olan bireysel (recreational) Speeder'lar, yalnızca pilotlu olarak kullanılıyor ve Speeder sahiplerinin öncelikle zorunlu bir pilotaj eğitiminden geçmesi gerekiyor. Havada 241 km/s hıza kadar çıkabilen Speeder'ın dikey iniş – kalkış yapabilmesi ise bilim kurgu filmlerindeki uçan taşıt imajı ile yüzde 100 örtüşüyor.



Uçmak İnsanoğlunun En Eski Hayali

Uçma tutkusunun insanoğlunun en eski hayali olduğunu ve bu yüzden de bireysel uçuş deneyiminin insanları hep çok heyecanlandığını hatırlatan Jetpack Aviation'ın, jetpack üretme yolculuğu da tam bu tutkudan ilham alıyor. Ancak Speeder'ı kullanmak için yalnızca uçma tutkusunun yeterli olmadığını da belirtmek gerek. Çünkü ilk etapta sadece 20 adet üretilmesi beklenen bireysel Speeder'ların satış fiyatının 380 bin dolar olacağı öngörülüyor.

Ayrıca özel kostümü ve kaskı ile teslim edilecek Speeder'lere binmek için Jetpack'in Kaliforniya'daki merkezinde FAA sertifikalı jet motosiklet pilotlarından eğitim almak şart.

Tüm bu üretim, eğitim merkezi kurulumu, havacılık bilgilerinin oluşturulması ve ilgili hukuki regülasyonların hayata geçmesi gibi süreçlerin sonunda, Speeder'ları en erken 2030 yılında kullanabileceğimiz gibi görünüyor.



İki Teker Sevdalıları Isparta Eğirdir'de Toplandı

Moto kamp kapsamında İstanbul, Antalya, Burdur, Muğla, Denizli ve Ankara'dan gelen misafirler, Isparta Racing Kulübü ve Spartan Riders Kulübü'nün düzenlediği kampta eğlenceli vakit geçirdiler. Yarışmalar, toplu sürüş, akşam yemeği ve ikramlarıyla camiamıza güzel bir hafta sonu geçirmesini sağladılar.

Her şeyden uzak tamamen kendi özverili çabaları ile yapılan bu etkinlik, gelen misafirler tarafından da takdir ile karşılandı. Isparta Racing Kulübü'nün olağanüstü sloganı ise bir kulüpten fazlası olduklarını ortaya koyuyor. Isparta Racing Kulüp Başkanı Sedat Karaçay ve Spartan Riders Başkanı Emre Hoşgör, "Tüm katılım sağlayan iki teker sevdalılarına minnettarız gelişleri bizleri mutlu kıldı." sözleri ile pazar sabahı gelen misafirleri uğurladılar.

a2teker Isparta Temsilciliği







BMW MOTORRAD VISION DC ROADSTER

BOKSÖR MOTORUNUN ELEKTRİKSEL UYANMASI

Motosiklet pazarı elektrikli araçlara geçiş sürecinde hızını arttırdı. Motosiklet üretiminde neredeyse bir asırlık tecrübeye sahip BMW ise bu sürecin biraz gerisinde kalmış durumda. Harley Davidson, Vespa gibi markaların da elektrikli modellerini duyurduğu günümüzde, gelecek hiç kimseyi beklemiyor. Söz konusu durumun bilincinde olan BMW, düzenlediği NextGen etkinliğinde geleceği gözler önüne seren BMW Motorrad Vision DC Roadster konseptini görücüye çıkardı.

Elektrikli motosiklet kapsamında 3 yıl önce Vision Next 100 Concept ile ilk defa karşımıza çıkan BMW, yeni konseptinde bilindik tasarımını ve geleceğin teknolojisini harmanlayarak sunuyor. BMW, ikonik boxer motoru ile ilişkilendirilen, tamamen elektrikli ve bataryadan güç alan bir tasarım kullanarak geçmişinden bağlarını koparmadığını gösteriyor.



Standart motosikletlerde bulunan benzinli motor ve yakıt deposu elektrikli modellerde bulunmuyor. Dolayısıyla motosikletin tasarımı da ona göre şekilleniyor. BMW Motorrad, hem bu alanı değerlendirmek hem de markanın karakteristik özelliklerini korumak için bu alana elektrikli motorunu ve bataryayı yerleştirmiş. Gövdesinin iç kısmına dikey bir şekilde konumlandırılan bataryanın yanında ise soğutma elemanları yer alıyor. Bu soğutma elemanları BMW'nin boxer görünüşüne benzer şekilde tasarlanmış. Hemen altına ise daha kompakt yapıdaki motoru eklemiş.

Alüminyum ve karbon fiber malzemeler kullanılarak üretilen BMW Motorrad Vision DC Roadster konsepti aynı zamanda sade bir tasarıma sahip. Elektrikli motosikletin ön ve arkasındaki LED aydınlatmalar da bu görünümü destekliyor. Bunun dışında motosikletin iki yanında bulunan soğutma öğeleri dinamik biçimde tasarlanmış. Hareket edebilen bu kanatlar motosiklet hareket ettiğinde açılıyor, durduğunda ise yeniden içeri doğru katlanıyor.

Her konsept araçta olduğu gibi piyasaya çıkacağının garantisi olmayan motosikletin, henüz teknik bilgileri paylaşılmadı. Piyasaya sürülme bile diğer modellere ilham vermesi bekleniyor. Ayrıca Vision DC Roadster modelinin görüntülerini incelediğimizde bir önceki BMW konsepti Motorrad Vision Next 100'e göre seri üretime daha yakın görüldüğünü söyleyebiliriz.



MOTOSİKLETİNİZ İÇİN YARIŞ PİSTLERİNDE GELİŞTİRİLDİ



Yarış pistlerinde kendini kanıtlayan
buji ve oksijen sensörleri ile motosikletinizde
yüksek performansın dalma keyfini çıkarın.



ATEŞLEME
PARÇALARI



ARAÇ
ELEKTRONİĞİ